Trouvé sur Internet, ce fichier ne fut que transformé en pdf, avec quelques légères rotations d'images.
Un très GRAND MERCI, a celui, ou celle, qui a scanné ces pages qui sont difficilement accessibles, et plus éditées maintenant.

Cependant il fut vérifié que le contenu de ce fichier, à la date de création, ne pouvait plus être obtenu par les réseaux de presse habituels, ou sur les sites Web respectifs de distribution et retirés de la vente.

Dans le monde du tout payant, et du vide-grenier pour faire du fric en surenchère, si vous avez des documents et que vous voulez faire participer votre passion avec d'autres, sans vous remplir les poches, alors :
Faites vivre vos souvenirs et votre savoir avec le NET.

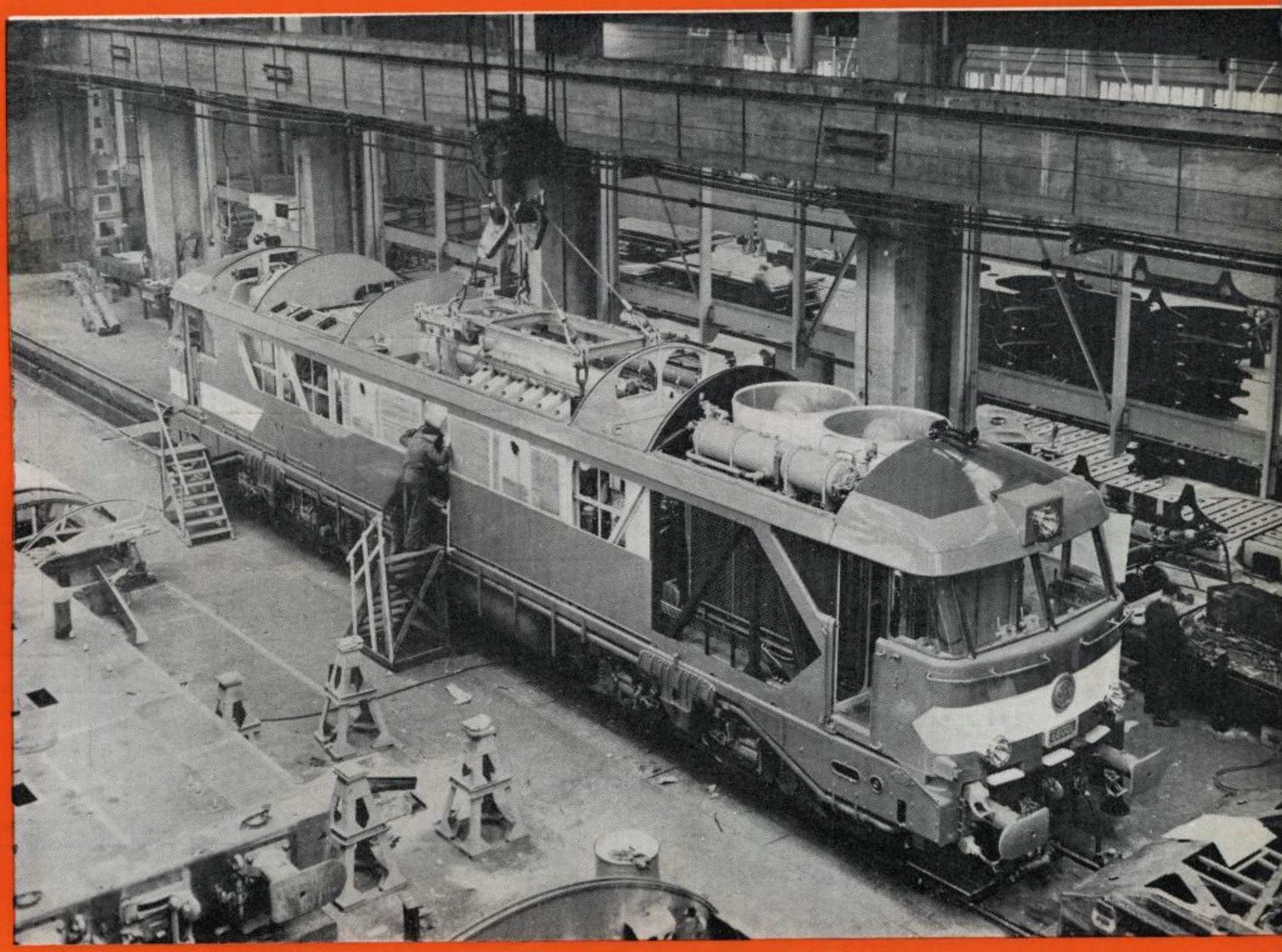
Le P2P n'est pas utilisé pour la copie illicite, mais sert surtout à partager des connaissances et à rendre service.
"Car nous avons tant à partager, si nous le voulons bien"

Merci.

Loco. revue

N° 249

La revue des amateurs de chemins de fer



INTERNATIONALE SPIELWARENMESSE

NUREMBERG

(Express)

N° 249 MARS 1965 - VOLUME XXIV

3,60 F

MARS 1965

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

loco-revue

Nº 249

VOLUME XXIV

MARS 1965

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Editions : LOCO-REVUE
Le Sablen
AURAY
(MORBIHAN)
B. P. : 9

REVUE MENSUELLE
FONDÉE EN 1937

DIRECTEUR
Jean Edmond FOURNEREAU

Rédacteur en chef
Jean FOURNEREAU Fils

Téléphone 65
C.C.P. 2081-39 PARIS
R. C. Lorient 63 A 465

Paraît le 1er
de chaque mois

NOTA. - La reproduction de tout ou partie des textes et clichés ci-inclus, ne peut être permise sans l'autorisation de l'Editeur

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus

Pour tous changements d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 0,50 NF en timbres. L'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché l'adresse.

SOMMAIRE

	Page
La Diesel AIA AIA 68 000 S.N.C.F. et sa reproduction à l'échelle	96
Le Marquage unifié	103
L'Electricité au Service du Modelisme	106
NUREMBERG " EXPRESS "	109
Construction d'une Voiture INOX A8ymfi au 1/43e	113
Réflexions sur l'adhérence des Locomotives miniatures	116
Nouveautés Européennes	118

DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO

(Sommaire provisoire)

NUMÉRO SPÉCIAL " FOIRES "...

Reportage complet pris sur le vif, de la Foire du Jouet à Nuremberg et compte rendu des nouveautés commerciales Européennes.

Notre Couverture — Our Front Cover — Unser Tite bild

En cours de montage dans une Usine ALS-THOM, une AIA AIA 68 000 en tenue " légère ". Dans le compartiment avant de la caisse, l'ensemble de réfrigération du bloc Diesel avec ses ventilateurs.

In due course of mounting, in an ALS-THOM workshop, an AIA AIA 68 000, undressed. In the front compartment can be seen the Diesel cooling plant with it's ventilators.

Dies ellok AIA AIA 68 000 un ban unden Alsthom-werkskatten.
Im vorderen abteil : kühlanlage des dieselmotors mit dachluftung.

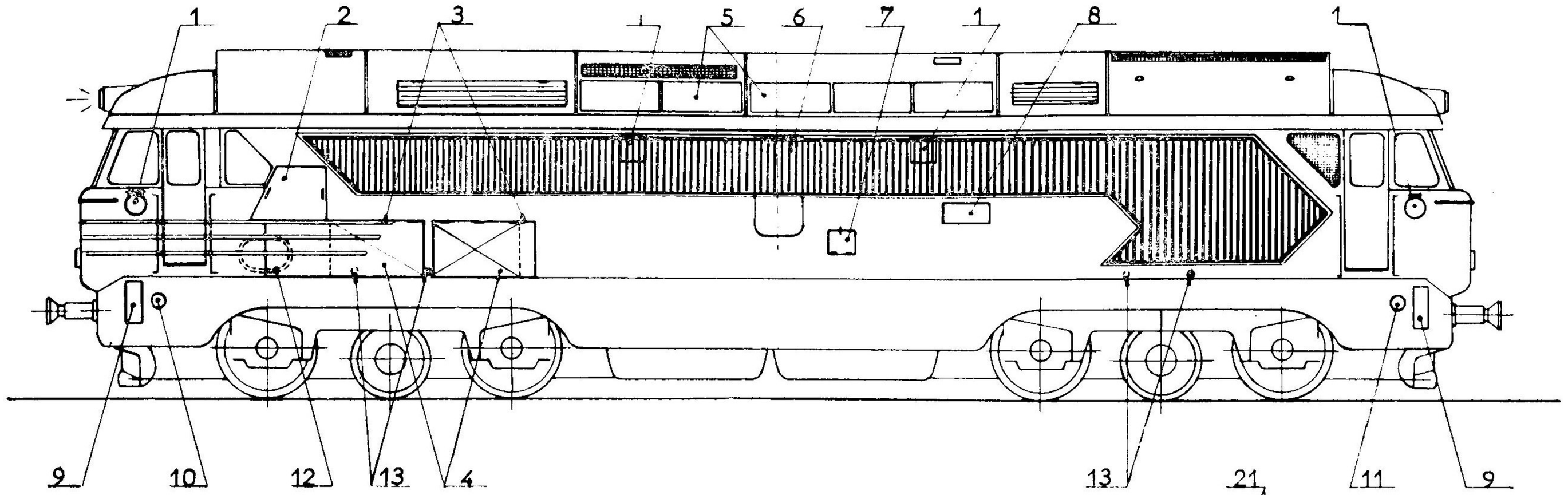
LOCO-REVUE est en vente dans toutes les **bonnes** Maisons **spécialisées** ainsi que dans les **Bibliothèques des Gares** S. N. C. F. de la Région Parisienne et des **grandes** Villes de Province (plus de 300 points de Vente dont 71 à PARIS).

LOCO-REVUE est lue dans SOIXANTE CINQ nations du monde entier.

TARIF :	FRANCE	ETRANGER ×
Le Numéro Single Copy	3,60 F.	4,00 F. ou 3,00 DM. ou 5 SH. ou Dollar 0,80
Abonnement Annuel Annual Subscription	35 F. (1)	40,00 F.(2) ou 30 DM. ou 50 SH. ou Dollar 8,00

× POUR LA BELGIQUE - C. C. P. 6000-32 - BRUXELLES

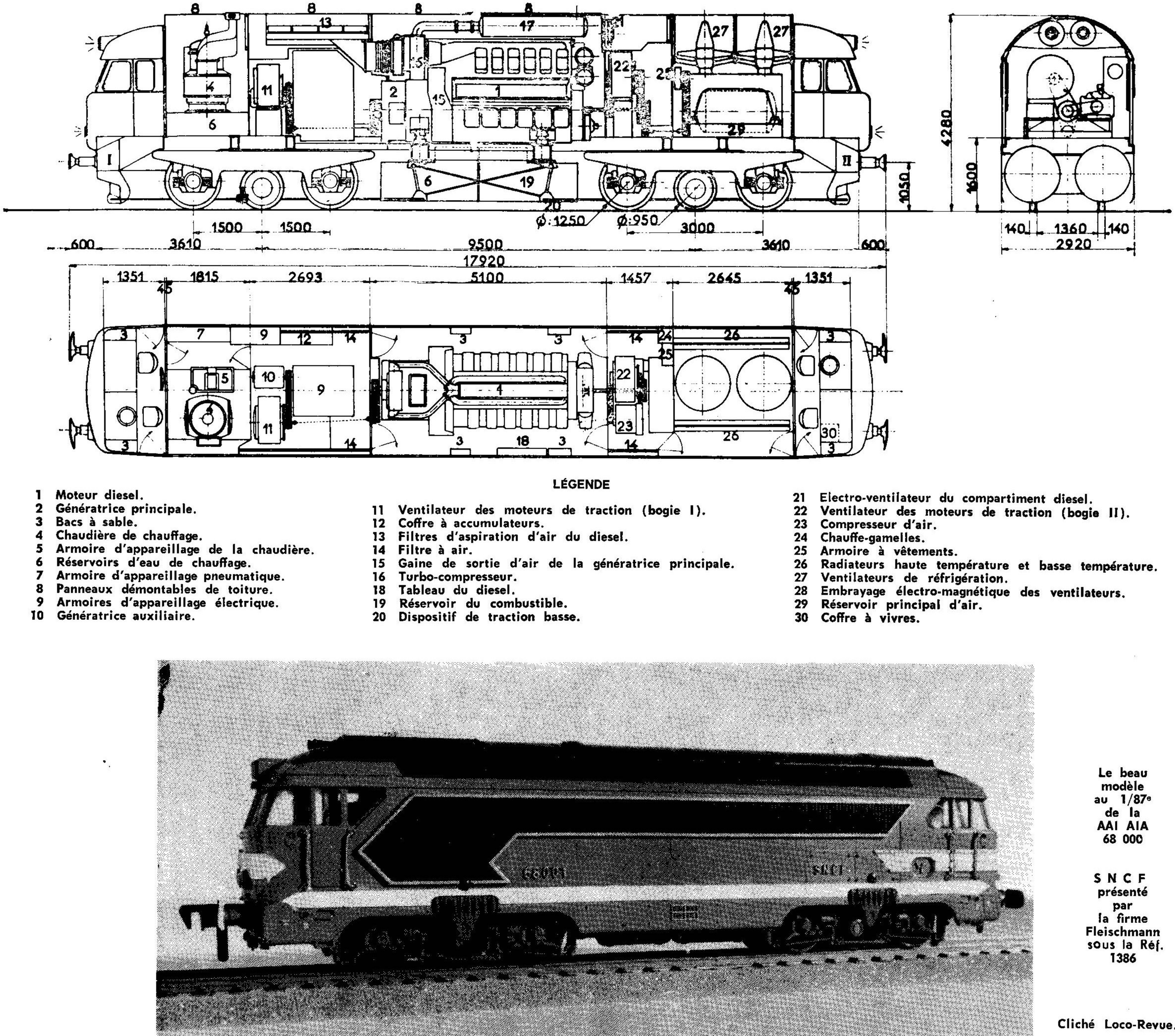
(1) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 37.00
(2) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 42.00



Dessin à l'Échelle du HO, 1/87e.

LÉGENDE Orifices et trappes.

1 Remplissage des sablières.
2 Accès à la chaudière.
3 Accès aux accus côté D.
4 Accès aux accus côté G.
5 Trappes coulissantes.
6 Accès au compartiment diesel.
7 Remplissage du combustible.
8 Nettoyage du compartiment diesel.
9 Levage par crochet.
10 Remplissage eau de la chaudière.
11 Remplissage eau du diesel.
12 Manœuvre de robinets du distributeur frein côté D.
13 Décalage des bielles de liaison caisse-bogies.
14 Soupape de sûreté chaudière.
15 Echappement chaudière.
16 Aspiration chaudière.
17 Aspiration d'air du diesel.
18 Evacuation d'air du compartiment diesel.
19 Echappement du diesel.
20 Aspiration d'air du compartiment diesel.
21 Ventilateur des réfrigérants.
22 Soupapes de sécurité sur nourrice.



LÉGENDE

1 Moteur diesel.
2 Génératrice principale.
3 Bacs à sable.
4 Chaudière de chauffage.
5 Armoire d'appareillage de la chaudière.
6 Réservoirs d'eau de chauffage.
7 Armoire d'appareillage pneumatique.
8 Panneaux démontables de toiture.
9 Armoires d'appareillage électrique.
10 Génératrice auxiliaire.
11 Ventilateur des moteurs de traction (bogie I).
12 Coffre à accumulateurs.
13 Filtres d'aspiration d'air du diesel.
14 Filtre à air.
15 Gaine de sortie d'air de la génératrice principale.
16 Turbo-compresseur.
18 Tableau du diesel.
19 Réservoir du combustible.
20 Dispositif de traction basse.
21 Electro-ventilateur du compartiment diesel.
22 Ventilateur des moteurs de traction (bogie II).
23 Compresseur d'air.
24 Chauffe-gamelles.
25 Armoire à vêtements.
26 Radiateurs haute température et basse température.
27 Ventilateurs de réfrigération.
28 Embrayage électro-magnétique des ventilateurs.
29 Réservoir principal d'air.
30 Coffre à vivres.

Le beau modèle au 1/87e de la AAI AIA 68 000

S N C F présenté par la firme Fleischmann sous la Réf. 1386

Cliché Loco-Revue.

Le Marquage International des Véhicules remis en question par la Mécanographie, et sa nouvelle formule...

Par M. LE GUAY.

DIE NEUE INTERNATIONALE KENNZEICHNUNG DER EISENBAHNWAGEN.

THE NEW INTERNATIONAL MARKING OF RAILWAY VEHICULES.

SUITE (voir N° 248).

Marquage en lettres

Pour illustrer au mieux le nouveau marquage international des wagons, défini par l'U.I.C., nous avons publié en notre précédent numéro un grand tableau synoptique des lettres et indices (voir pages 66 et 67, n° L.R. 248).

Rappelons que le marquage lettre des caractéristiques des wagons, peut être réalisé soit sous une forme propre à l'administration propriétaire, soit sous une forme unifiée.

Le marquage unifié se compose :

a) d'une lettre majuscule, dite lettre de série, indiquant : catégorie, type du wagon et caractéristiques de référence (renseignements portés en tête du tableau) ;

b) de lettres minuscules, dites lettres-indices, indiquant les caractéristiques par lesquelles le wagon diffère du wagon de référence (défini par la lettre de série). Ces lettres minuscules permettent de reconnaître les qualités essentielles du wagon du point de vue de son utilisation. Ces lettres-indices peuvent être :

— soit à valeur internationale (lettres-indices de **a** jusqu'à **s** inclusivement) ;

— soit à valeur nationale (lettres-indices de **t** jusqu'à **z**).

L'utilisation des lettres **t** à **z** est donc susceptible d'être différente d'un pays à l'autre. Il est toutefois prévu que ce marquage national peut être commun à un groupe d'administrations s'étant mis d'accord sur le choix d'une lettre-indice pour symboliser la même qualité.

Dans chacun des deux cas, les lettres-indices sont inscrites sur le wagon dans l'ordre alphabétique.

(Ces lettres - indices figurent dans la première colonne à gauche du tableau, donné en notre précédent numéro, et les caractéristiques définies par elles pour chaque type de véhicule sont lues à l'aplomb de la lettre majuscule correspondant au wagon considéré).

SIGLES DES PRINCIPAUX CHEMINS DE FER EUROPÉENS

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN (Autriche) OBB

RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPANOLES (Espagne) RENFE

CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX OU SCHWEIZERISCHE BUNDESBAHNEN (Suisse) CFF ou SBB

SVENSKA STATENS JARNVAGAR (Suède) SSJ

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES Belgique) SNCB

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (France) SNCF

VALTIONRAUTATIET (Finlande) VR

BRITISH RAILWAYS (Grande-Bretagne) BR

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES (Portugal) CP

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS (Luxembourg) CFL

DEUTSCHE BUNDESBAHN (Allemagne Fédérale) DB

DANSKE STATSBANER Danemarck DSB

FERROVIE DELLO STATO (Italie) FS

N.V. NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN (Hollande) NS

NORGES STATSBANER (Norvège) NSB

Marquage en chiffres

Le marquage lettre est, comme nous en avons donné l'exemple, doublé d'un marquage chiffre qui permet le traitement mécanographique de tout problème concernant les véhicules (répartition, échanges, inventaire, etc.).

Reprenant les différentes parties de la numérotation, voici quelques exemples de codification utiles à connaître :

A) **Régime d'échange :**

Wagons — exploitation en commun redevance normale	Code **0**	01 = Régime RIV — écartement fixe 02 = RIV — essieux interchangeables 1,435 m/1,524 m 03 = RIV — essieux à écartement variable 1,435 m/1,524 m 04 = RIV — essieux interchangeables 1,435 m/1,672 m 05 = RIV — essieux à écartement variable 1,435 m/1,672 m 06 = RIV — écartement variable 1,435/1,524/1,672 m
Wagons — exploitation en commun redevance spéciale	Code **1**	11 = Régime RIV — écartement fixe 12 = ; 13 = ; 14 = ; 15 = ; 16 = comme au paragraphe précédent
Wagons d'administration redevance normale	Code **2**	20 = Régime intérieur 21 = Régime RIV 22 = RIV ; 23 = RIV etc., comme ci-dessus 24, 25, 26
Wagons d'administration redevance spéciale	Code **3**	30 = Régime intérieur (parc service) 31 = ; 32 = ; 33 = ; 34 = ; 35 = ; 36 = mêmes principes que ci-dessus
Wagons de particuliers	Code **4**	40 = Régime intérieur (non RIV) 41 = RIV — écartement fixe 42 à 46 écartements variables selon mêmes principes

En résumé nous intéressent surtout :

01 = RIV-EUROP (wagons français ou étrangers du Parc Europ)
20 = wagons du parc commercial non RIV (français ou étrangers)
21 = — RIV —
30 = — service non RIV —
40 = wagons de particuliers non RIV (français ou étrangers)
41 = — RIV —
44 = — RIV —
(Cas des Transfesa à essieux interchangeables 1,672/1,345 m)

Dans cette énumération ont été négligés pour simplification les indices se terminant par 7, 8 et 9 que nous ne verrons pas en France (régime OPW : Chine-Russie, etc.). Les codes des groupes 50, 60, 70, 80 et 90 sont réservés pour les voitures. Nous verrons cette catégorie de véhicules à une prochaine occasion.

— **Chemin de fer fédéral allemand**
— **Chemins de fer fédéraux autrichiens**
— **Société nationale des chemins de fer luxembourgeois**
— **Chemins de fer italiens de l'Etat**
— **Chemins de fer néerlandais**
— **Chemins de fer fédéraux suisses**
— **Chemins de fer de l'Etat danois**
— **Société nationale des chemins de fer français**
— **Société nationale des chemins de fer belges**

B) **Codification des administrations :**

La liste des administrations ferroviaires commence par la Finlande (VR) avec le code 10 et se termine par les chemins de fer de l'Irak avec le code 99, en voici des extraits pour ce qui nous intéresse :

DB	80	Administrations adhérentes au régime "**EUROP**" (wagons que l'on voit le plus couramment en France).
ÖBB	81	
CFL	82	
FS	83	
NS	84	
CFF	85	
DSB	86	
SNCF	87	
SNCB	88	

On peut encore ajouter :

— **Chemins de fer d'Anzin**	**ANZ**	61	Secondaires à voie normale.
— **Chemins de fer privés suisses**	**SP**	62	
— **Chemin de fer des Alpes bernoises Bern-Lötschberg-Simplon**	**BLS**	63	
— **Chemin de fer du Nord-Milan**	**FNM**	64	
— **Chemins de fer britanniques**	**BR**	70	Nous intéressent : wagons ferry-boat, wagons Transfesa.
— **Réseau national des chemins de fer espagnols**	**RENFE**	71	

On peut citer aussi :

— **Chemin de fer allemand du Reich**	**DR**	50	Parc **OPW** (Europe-Est).
— **Chemins de fer de l'Etat polonais**	**PKP**	51	
— **Chemins de fer de l'Etat bulgare**	**BDZ**	52	
— **Chemins de fer de l'Etat roumain**	**CFR**	53	
— **Chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque**	**CSD**	54	
— **Chemins de fer de l'Etat hongrois**	**MAV**	55	

C) **Caractéristiques d'exploitation :**

Ces caractéristiques sont définies d'une part en marquage lettre, ainsi que nous l'avons vu précédemment, et d'autre part en codification chiffrée selon le principe suivant (voir notamment les exemples donnés page 68 de notre précédent numéro) :

Marquage en chiffres

Le numéro proprement dit du wagon se compose de sept chiffres. Il se divise en deux groupes de chiffres.

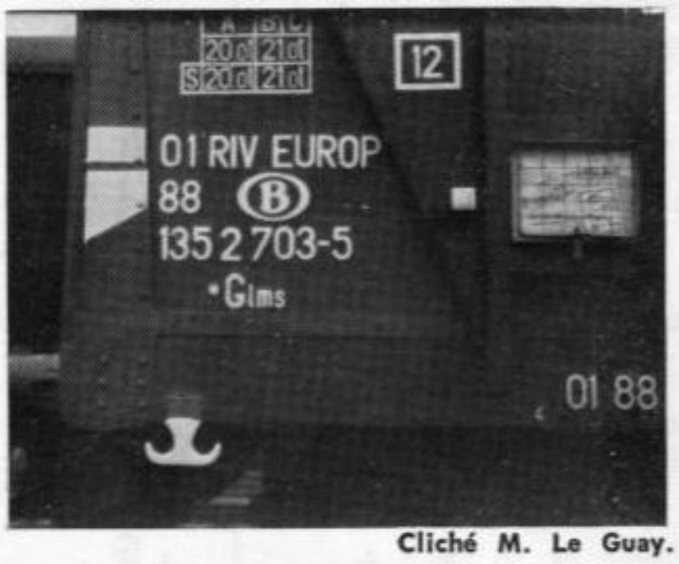
1° Un groupe de trois chiffres (équivalent en chiffres de la lettre de série (premier chiffre) et des indices (2e et 3e chiffre) définissant pour chaque wagon : son type, sa grande catégorie (type courant ou spécial) ainsi que ses caractéristiques d'exploitation.

2° Un groupe de quatre chiffres (on sépare par un espace le premier de ces chiffres des trois suivants) qui constitue le numéro d'ordre du wagon (rang dans sa série). Des tranches de 1 000 numéros sont affectées par une ou plusieurs tranches à chaque type de wagon défini par un ensemble identique de caractéristiques d'exploitation.

Dans le groupe de trois chiffres, le premier chiffre de la codification correspond à la lettre de série du marquage lettre :

1 = **G**	4 = **L-S**	7 = **U** (citernes d'administration)
2 = **H**	5 = **E-T**	8 = **I**
3 = **K-O-R**	6 = **F**	9 = **U** (autres wagons y compris fourgons et parc service)
		0 = wagons de particuliers [P]

Les deuxième et troisième chiffres de la codification résument la signification des lettres-indices du marquage lettre. Là toutefois, la transposition devient assez complexe et n'est plus du domaine de l'amateur. Il faudrait en outre connaître toutes les listes de référence U.I.C. et il en existe un grand nombre pour chaque série de véhicules !...



Cliché M. Le Guay.

Exemple du nouveau marquage UIC : Ici wagon couvert belge de type courant à la SNCB - ou 01 = RIV-EUROP, 88 = (B), 135 = couvert de type courant ayant moins de 8 orifices d'aération faisant moins de 9 m apte au régime accéléré (Glms) - 2703 = numéro d'ordre dans la série 135, 5 = chiffre d'auto-contrôle.

De ces tableaux in extenso, il résulte par exemple qu'un **Hacfkqrs** (*) ou qu'un **Laac** (*) seront l'un comme l'autre défini par un numéro de sept chiffres, respectivement pour l'exemple donné : 239 8 000 et 423 2 000. Toutefois, bien que commençant par le même chiffre que le dernier exemple cité, un 424 0 000 sera un **Sf** (groupe de codification 4 partagé entre **L** et **S**).

Ainsi la traduction d'un marquage unifié nous réservera de bonnes surprises et ne promet pas d'être simple.

Avec la lettre **I**, par exemple, on trouvera des séries spectaculaires de lettres-indices, ex. : **Ibcdeqrs** ou encore **IKlmprs** !

Quant à la lettre **U**, à défaut d'indices nombreux, c'est elle qui offrira la plus grande variété de wagons puisque désignant "Autres wagons" !

☆

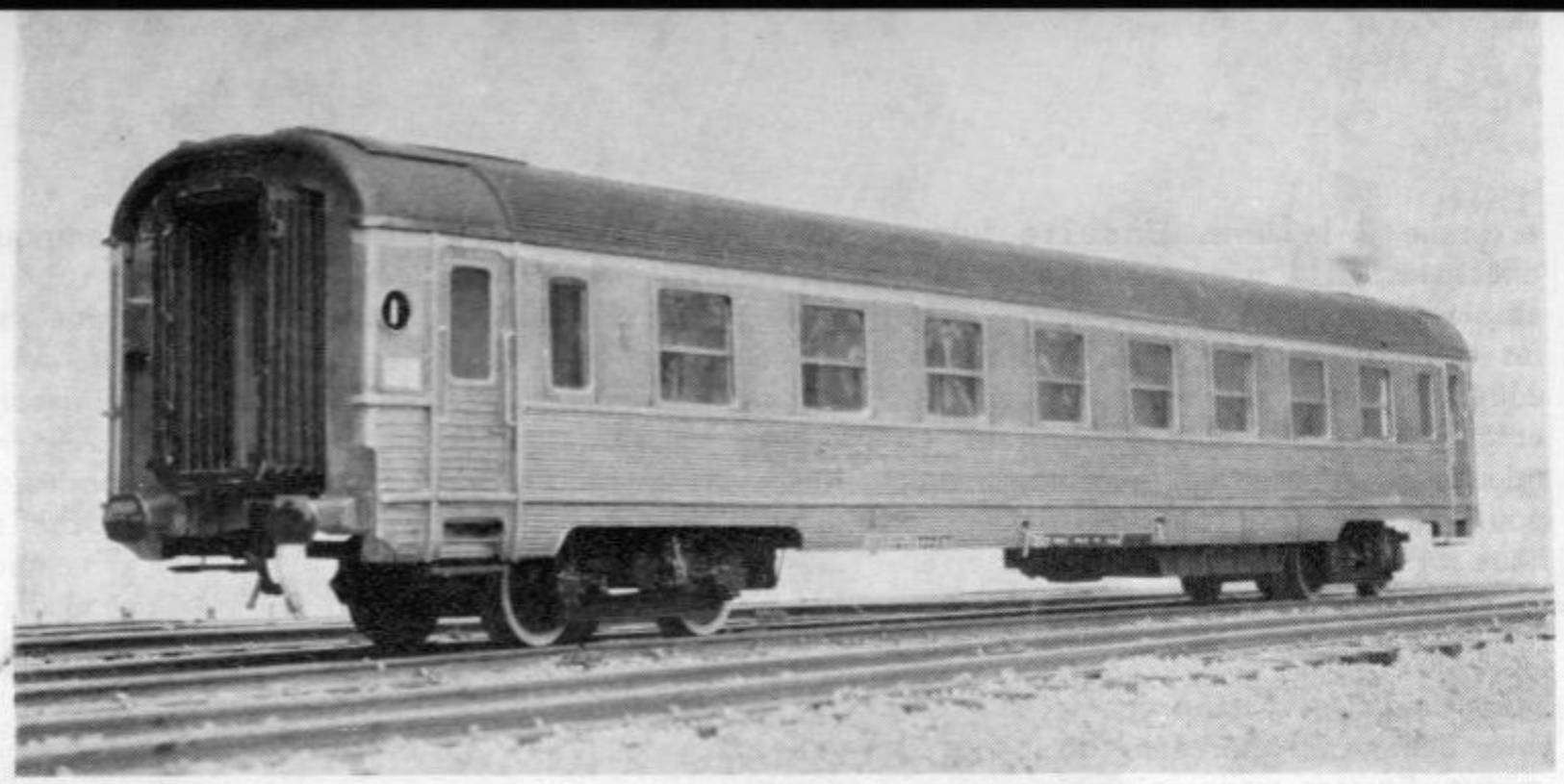
(*) Se reporter au tableau donné précédemment pour traduction !

ATTENTION. — Un incident typographique malheureux a fait que le sous-titre du tableau sur le marquage paru pages 66 et 67 de notre précédent numéro a été inversé. Il faut donc lire sous la rubrique WAGONS PLATS : à essieux dans la 1re colonne et à bogies dans la seconde colonne suivant disposition ci-dessous :

WAGONS PLATS	
à essieux	**à bogies**

Nous sommes persuadés d'ailleurs que la majorité de nos lecteurs auront eux-mêmes rétabli le bon ordre, et nous nous excusons de leur avoir donné ce travail supplémentaire.

Note Importante. — Nous rappelons à nos aimables correspondants qu'ils doivent joindre à toute demande de renseignements un timbre pour la réponse. Merci.



La voiture " inox " tout maillechort, réalisée par Mr Ch. Hamann.

Das von Herrn Hamann ganz aus Neusilber gebaute Modell.

The INOX Car all realised in german Silver by Mr Ch. Hamann.

Cette vue inédite du coté couloir montre les détails d'extrémités bien reproduits.

Construction d'une voiture A⁸myfi à l'échelle du 1/43

BAU EINES SCHNELLZUGWAGENS TYP " INOX " DER S.N.C.F. IN NENNGROSSE " O ".

BUILDING AN INOX PASSENGER CAR IN " O " SCALE.

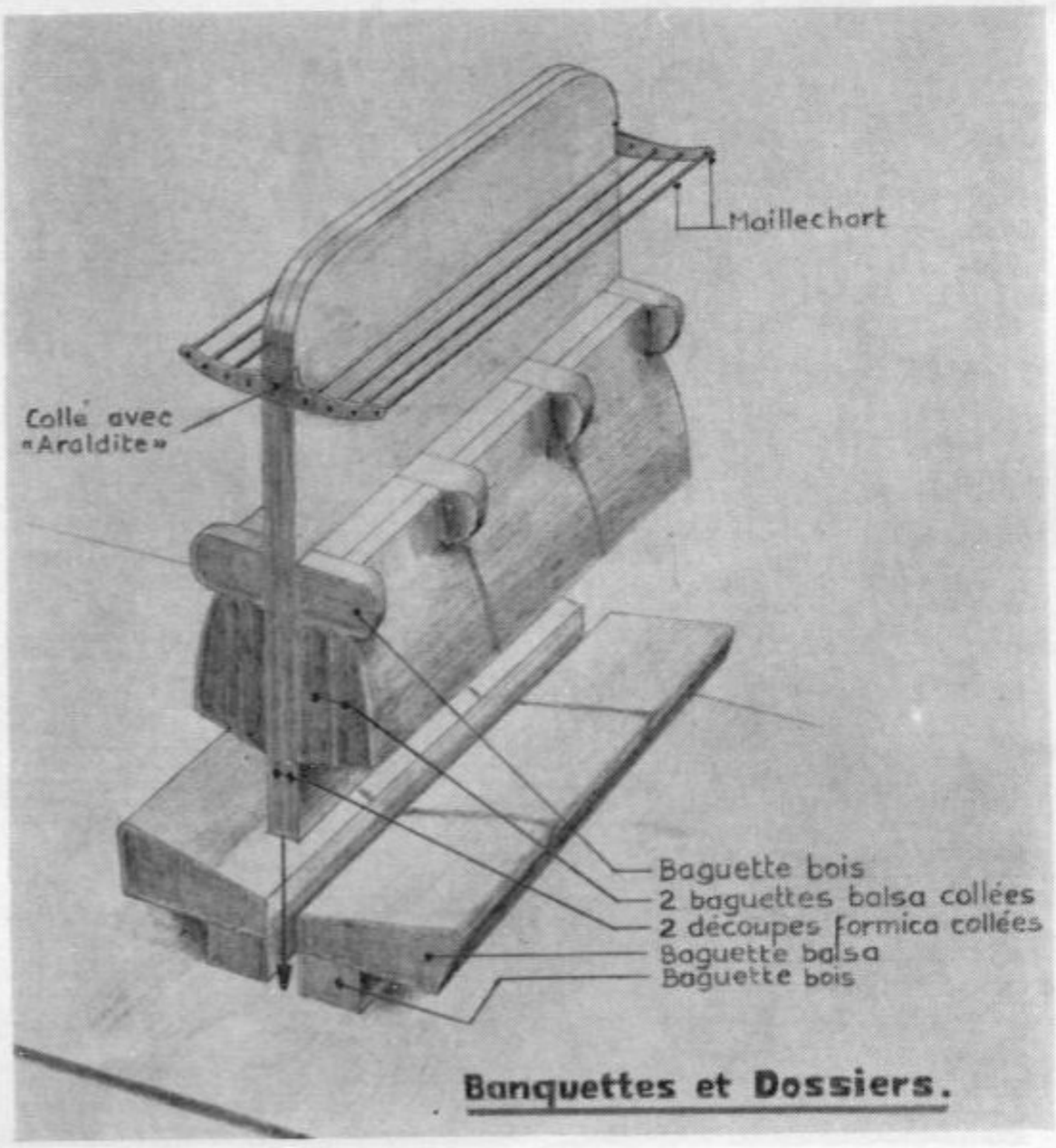
Texte et dessins par Ch. Hamann.
Clichés : Zuckschwert.

SUITE (Voir N° 248).

SUITE & FIN

L'aménagement intérieur pour une voiture de grandes lignes au 1/43 est indispensable ; le volume intérieur est trop important pour le laisser vide, et cela n'aurait aucun aspect. Mais qui dit aménagement intérieur, pense travail de fignolage, travail minutieux et fastidieux, à base de contreplaqué, colle, tissu, etc., bref toutes choses incompatibles avec une construction qui doit être rapide et rationnelle.

Après beaucoup de cogitations et bon nombre d'essais, je finis par trouver une solution satisfaisante pour la confection des banquettes et dossiers : le bois BALSA et, pour les cloisons et la séparation compartiments-couloir : le FORMICA. Le balsa possède beaucoup de qualités qui, ici, trouvent pleinement leur justification : très léger, ce qui, avec mes 1,4 kg déjà pour la caisse, s'avérait fort à propos ; facile à couper (deux à trois coups de scie suffisent pour sectionner une baguette faisant 2 cm de large sur 0,5 cm d'épaisseur) ; facile à coller enfin. Quant au formica, celui-ci se trouve actuellement dans toutes les teintes et il n'y a qu'à faire son choix parmi les chutes du "Paradis du bricoleur" de la ville la plus proche. N'importe quel autre matériau devrait être peint, travail que l'on évite avec le formica. Ce matériau, malheureusement, n'est pas apprêté sur les deux faces, mais, là encore, une solution facile remplace la peinture : le " VENILIA ", ce revêtement en matière plastique, à surface auto-collante existant dans toutes les teintes, et que le même "Paradis du bricoleur" met à votre disposition. Ce "Vénilia" donc, en teinte adéquate, est collé sur le verso du formica et le tour est joué. A l'appui de la planche 3 le lecteur comprendra facilement la conception et le mode de confection des compartiments : les banquettes furent débitées "à la chaîne" dans une baguette de balsa ayant la largeur et l'épaisseur voulues. Quant aux dossiers, leur réalisation se fit de la manière suivante : deux baguettes de balsa, aux dimensions nécessaires, furent collées l'une sur l'autre après que l'arête supérieure de l'une d'elle fût



Banquettes et Dossiers.

PLANCHE III

arrondie à la lime. Ensuite furent effectuées, à la scie, des entailles aux emplacements des repose-tête. Dans les ouvertures ainsi pratiquées furent collés de petits morceaux de baguette arrondis sur un côté et imitant au mieux les repose-tête, accessoire qui, pour ma part, est toujours placé trop haut lorsqu'il m'arrive de devoir m'en servir ; et je ne suis pourtant pas petit !

La baguette ainsi préparée, est ensuite débitée en morceaux de longueur voulue. En une seule soirée je réalisai presque la totalité des banquettes et dossiers. Il ne restait plus qu'à coller les dossiers sur les cloisons de compartiment et les banquettes sur les baguettes collées au préalable sur le plancher ; celui-ci est d'ailleurs réalisé aussi en formica. Mais contrairement à ce dernier matériau, le balsa demande à être "colorié" ; très poreux, il absorbe bien la couleur (Humbrol) et laisse une surface mate imitant parfaitement le tissu. Le haut des dossiers fut peint en blanc, figurant ainsi les housses protectrices à hauteur des têtes. Le seul travail fastidieux, réclamant du temps et pour lequel il faut s'armer de patience, est la réalisation des porte-bagages. Mais là également, le travail en série est avantageux.

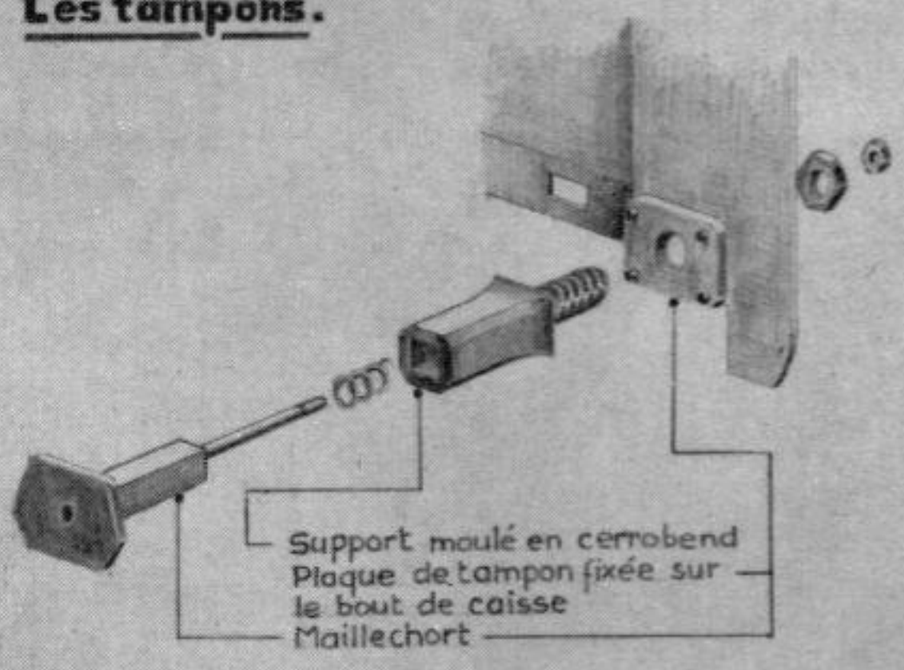
Venons-en à l'éclairage qu'il est impossible d'omettre si l'on veut que le modèle ait un peu de "présence". Mais cela nécessite l'installation, au-dessus des compartiments, d'un plafond pouvant recevoir tout l'équipement. Ce plafond est réalisé en tôle zinguée polie de 25/100 et mis en forme, cette fois-ci, sans le concours du ferblantier. Dans l'axe transversal de chaque compartiment fut découpée une ouverture de 20 mm sur 4 mm, destinée à recevoir une petite plaque de rhodoïd dépolie et formée à chaud au préalable. Cette garniture est passée au travers de l'ouverture et fixée par collage (UHU ou ARALDITE). Le tube néon et son enveloppe sont ainsi parfaitement figurés à l'intérieur du compartiment. L'ampoule, placée au-dessus, illumine le tube, conférant à l'ensemble un réalisme saisissant. La câblerie est effectuée en fil cuivre téléphonique nu installé sur isolateurs. Aux deux extrémités est montée une petite plaquette de connexion qui reçoit le courant — au moyen d'un fil souple sous gaine en provenance de la traverse de tête — et le distribue aux 14 ampoules d'éclairage : 8 compartiments, 2 toilettes et les 4 voyants indicateurs de classe en bout de caisse. La voiture une fois montée, rien n'est visible de cette installation, la prise de courant s'effectuant par le câble souple qui figure le tuyau d'accouplement de frein, sur la traverse de tête (voir photo). ⟶

Citons encore quelques détails : les souffiets, les attelages à tendeurs et les aérateurs de toiture proviennent de la Maison Fournereau. Pour les installations de dessous de caisse, je me suis borné à n'y figurer que celles qui dépassent la jupe et sont visibles, c'est-à-dire : dynamo, coffre de batte-

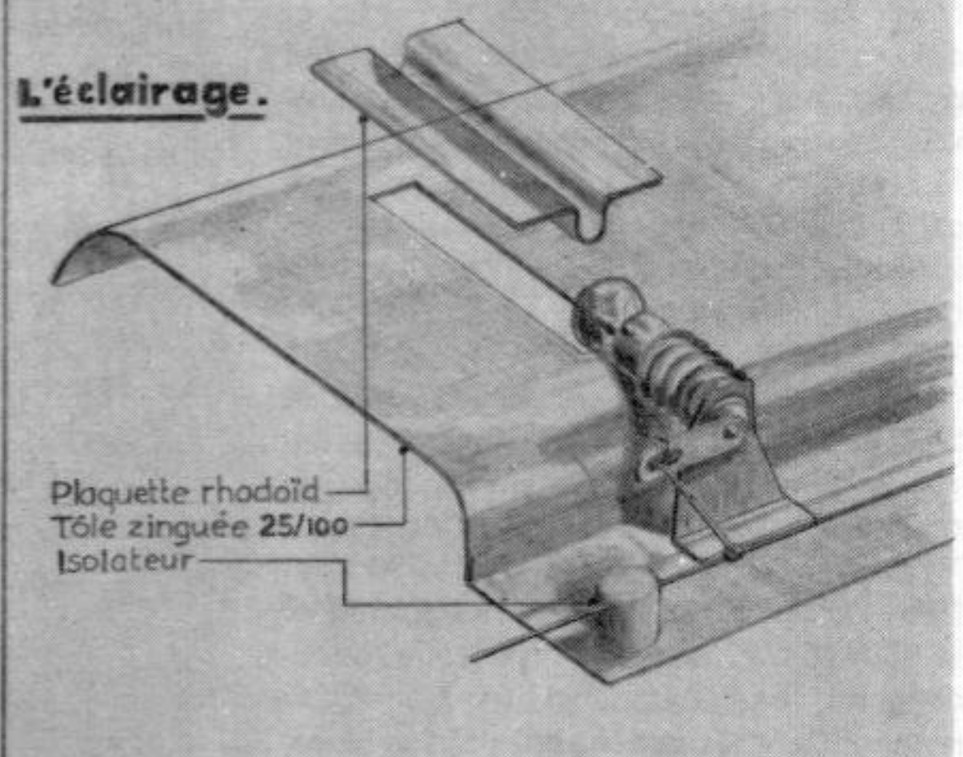
PLANCHE IV

QUELQUES DÉTAILS...

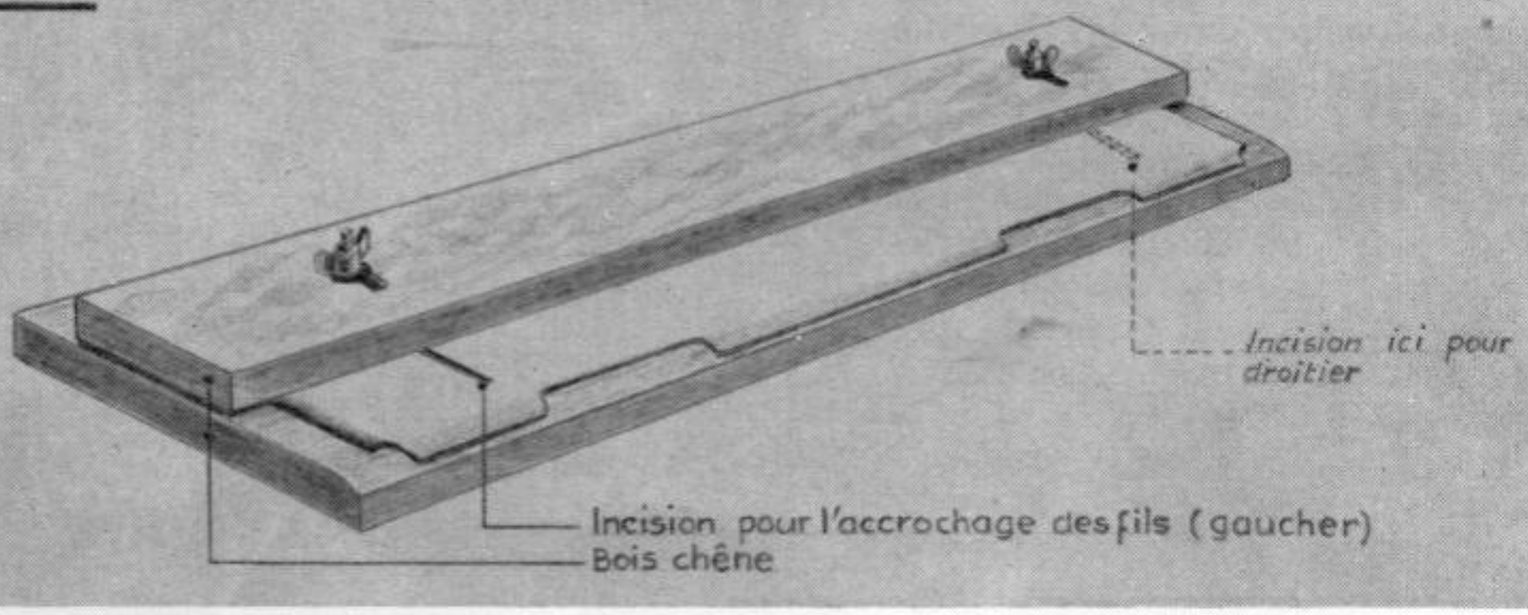
Les tampons.

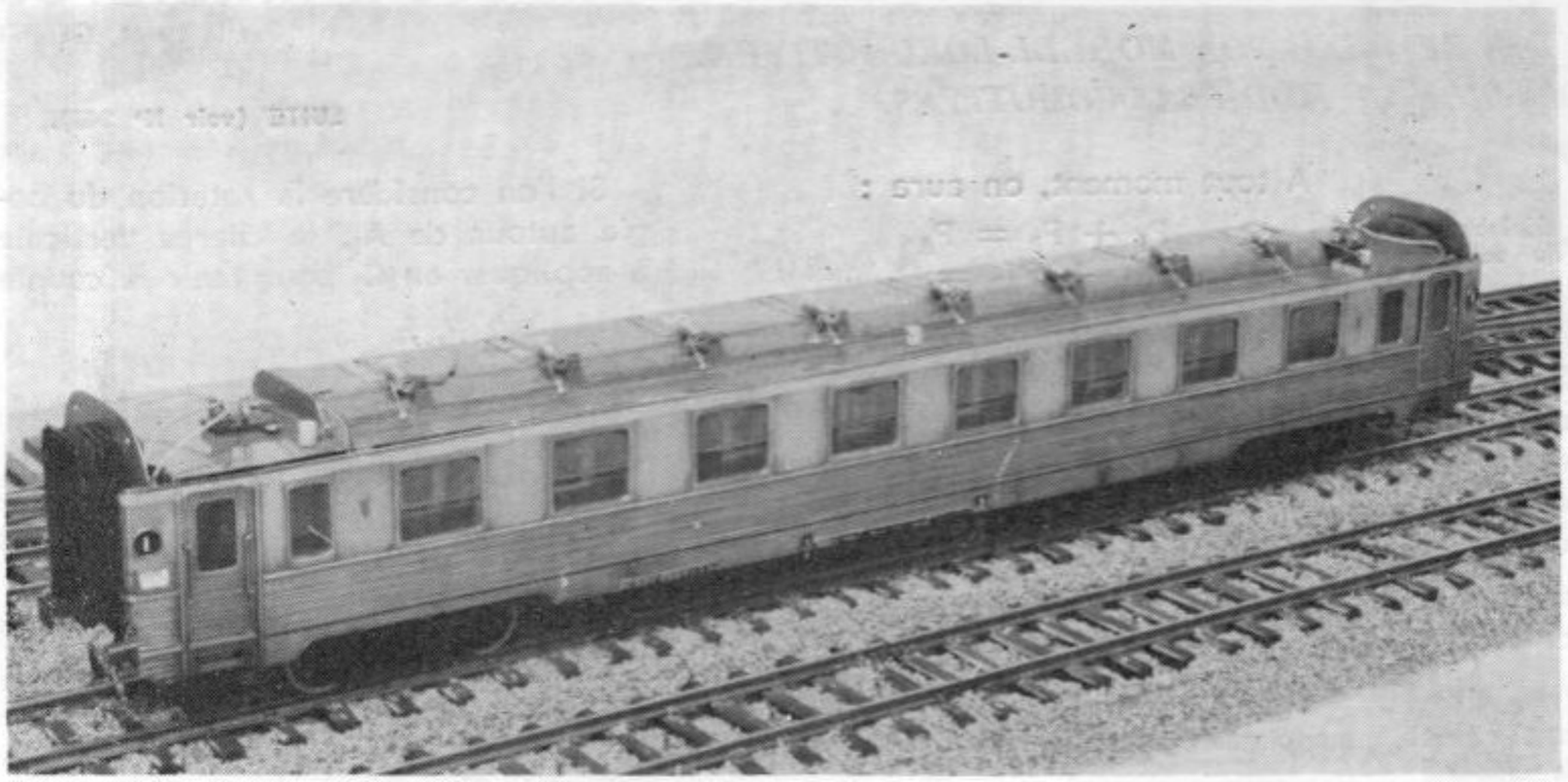


L'éclairage.



Le support-guide.





La toiture enlevée laisse voir les éclairages imitant des tubes fluorescents au-dessus de chaque compartiment.

This roofless photograph allows teh view of the car lighting over each compartiment.

Hier sieht man, wie die Beleuchtung der Abteile Ausgefuhrt ist.

rie et d'appareillage, prise d'air et batterie chauffante de l'installation d'air pulsé. Les vitres ne sont pas descendantes et les portières ne s'ouvrent pas, ceci toujours dans un but de construction simplifiée.

Avant le montage définitif et après nettoyage, les côtés de caisse furent enduits sur leur face extérieure d'un vernis invisible ("MICA" de Lefranc), ceci afin d'empêcher le maillechort de ternir et de garder des empreintes digitales. Le dessous de caisse fut peint en noir mat ainsi que les bogies, et le toit légèrement noirci, à la poire, de couleur mate également.

La construction fut réalisée en neuf mois, études, essais et fabrication des modèles de fonderie compris, ce qui me permet d'entrevoir un laps de temps de six mois environ par exemplaire pour la réalisation des modèles suivants, soit cinq voitures encore.

Pourvu que l'enthousiasme ne vienne pas à me manquer en cours de route, c'est tout ce que je demande au saint patron des ferrovipathes ! Mais au fait, qui est-il ? Et pourquoi n'en aurions-nous pas ?...

☆

NUREMBERG " EXPRESS "

(SUITE DE LA PAGE 112).

voyageurs rapide avec loco E 10 ou E 40 - Schienenbus VT 98/9 et VS 98 - wagons march. à ranchers, citernes à ess. et bogies, et surbaissé.

★

TROBY : loco Diesel AIA-AIA 68 000 piste TROBY-Road à échelle du HO : route à 2 voies avec déviation, voiture 404, d'autres modèles prévus.

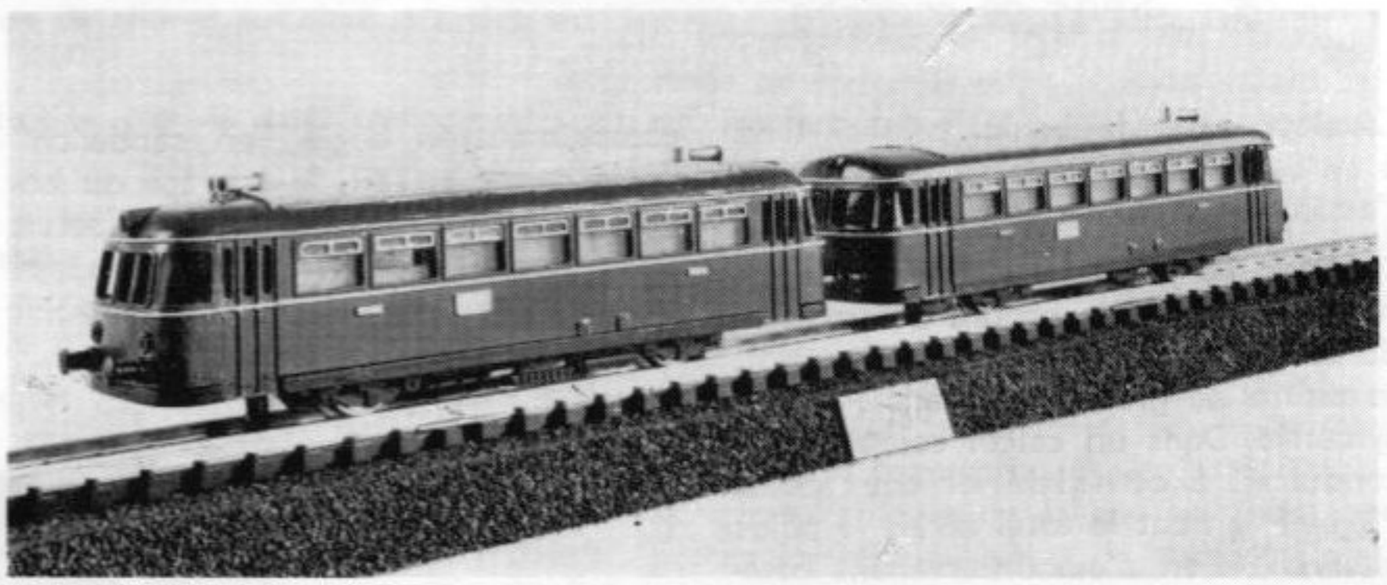
★

VOLLMER (HESSE) : bande transporteuse élévatrice avec mouvement électrique p. chargement (ballast, charbon) - gare moderne et chateau d'eau HO - postes d'aiguillages, église et maisons pour TT ou N.

★

WIAD : Docks avec quai, péniches et remorqueur pour ensemble portuaire en N - église encienne avec horloge (HO) - grue ARDELT sur portique fixe (HO).

★



N/TRIX (MINITRIX-ELECTRIC).
Rame automotrice diesel " Schienenbus " série VT 98/9 et remorque VS 98 de la DB (Réf. 2980).

ATTENTION : La plupart des nouveautés annoncées ci-dessus ne seront disponibles que dans le courant de l'année. Des précisions seront données à ce sujet en notre prochain numéro, que nous vous conseillons de retenir dès à présent.

Pour les marques étrangères, sont données entre parenthèse, les noms des importateurs, à l'usage exclusif de messieurs les revendeurs.

★